

Infrastrukturabgabengesetz zurückweisen, mit sinnvoller Maut Erhalt in Bund und Ländern sichern und zum Klimaschutz beitragen

Der Gesetzentwurf ist europafeindlich, finanziell unergiebig und umweltschädlich.

Stand: 25. Februar 2015

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	2
2. Infrastrukturerhaltungs- und Klimaprobleme gleichzeitig lösen	3
3. Unüberbrückbare Widersprüche des Gesetzentwurfs vom 8. Dezember 2014	3
3.1 Das Infrastrukturabgabengesetz widerspricht EU-Recht	4
3.2 Einnahmeziele mehr als zweifelhaft: Kein substanzieller Beitrag für den Substanzerhalt	4
3.3 Nicht administrierbar: Über 20 Ausnahmetatbestände	5
3.4 Ungleichbehandlung der Inländer: Der jetzige Entwurf bevorzugt im Ausland zugelassene Fahrzeuge	5
3.5 Auferstehung der Autobahnmaut: Kontrolle nur auf 30 Prozent der Strecken	5
3.6 Mauterstattung: Mautfrei unterwegs auf Bundesstraßen auch mit inländischen Pkw?	5
3.7 Trotz Bürokratieausbau: Einhaltung des Gesetzes nicht kontrollierbar	6
3.8 Big Data: Das Gesetz ist mit Datenschutzvorgaben unvereinbar:	6
4. Die Alternative: Entfernungs- und emissionsabhängige Pkw-Maut diskutieren	6
ANLAGEN	8

1. Einleitung

Obwohl das Projekt einer europarechtskonformen Pkw-Maut für „Halter von nicht in Deutschland zugelassenen Pkw (...) ohne im Inland zugelassene Fahrzeuge höher als heute zu belasten“ im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit höchster Priorität bearbeitet wird, lösen der 54-seitige „Entwurf eines Gesetzes zur Einführung einer Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ vom 8. Dezember 2014 und der Gesetzentwurf für das Zweite Verkehrssteueränderungsgesetz (BR-Drucksache 639/14) kein einziges der öffentlich diskutierten Probleme.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt behauptet, der Gesetzentwurf sei „mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar“. Die EU-Kommissarin sieht indessen einen „Bruch des fundamentalen Vertragsprinzips der Nicht-Diskriminierung“.¹

Bundesverkehrsminister Dobrindt behauptet zudem, die Abgabe brächte allein von ausländischen Pkw-Haltern 700 Millionen und nach Abzug der Bürokratiekosten weitere 500 Millionen Euro jährlich zusätzlich in die Kassen. Er legt aber auch nach einer verlorenen Klage gegen die Wochenzeitung DIE ZEIT seine Berechnungen nicht offen. Experten halten 100 bis 200 Millionen Netto-Einnahmen pro Jahr für realistisch.² Die jüngst vorgelegte Kostenberechnung räumt diese Bedenken nicht aus.

Das Gesetz hat keine positive ökologische Lenkungswirkung, sondern reduziert die Lenkungswirkungen der Kfz-Steuer, da es nur die Komponenten Hubraum und Emissionsklassen, nicht aber die Komponente Kohlendioxid (CO₂), die bei der Kfz-Steuer dominant ist, bepreist.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 6. Februar 2015 die Gesetzesentwürfe für die Pkw-Maut mit großer Mehrheit abgelehnt. Er unterstreicht dabei vor allem die folgenden vier Argumente:³

- Der Bundesrat kann „keine nennenswerten Einnahmezunahmen für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur erkennen“, die geeignet wären, der gravierenden Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur abzuweichen.

Die Länder halten den Gesetzesentwurf für zustimmungspflichtig und fordern eine Lösung für alle Verkehrsträger und für alle Baulastträger, also unter Einschluss der Länder und Kommunen.

Der Bundesrat pflichtet dem Bundesrechnungshof bei, der die Straßenerhaltungsprobleme des Bundes als zum großen Teil „hausgemacht“ ansieht, da Gelder für den Erhalt missbräuchlich für Straßenneubauten verwendet würden.

Für extrem bürokratisch halten die Länder diese Gesetzesentwürfe, da die zahlreichen Ausnahmetatbestände nicht vollziehbar und kontrollierbar seien. Für die Überwachung seien nicht genügend Kontrollen vorgesehen.

¹ Vgl. http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/eu-kommission-pkw-maut-bleibt-unvereinbar-mit-eu-recht/v_detail_tab_print/11120162.html und <http://www.welt.de/politik/deutschland/article135372474/Deutsche-Pkw-Maut-unvereinbar-mit-EU-Recht.html>.

² Vgl. z.B. Vortrag von Frank Michael Schmid, Mitglied der Daehre- und Bodewig-Kommission, am 4. November 2014 in der Landesvertretung Baden-Württemberg. Mittlerweile hat die EU-Kommission die Kurzzeitvignetten als übersteuert kritisiert und der Entwurf des Infrastrukturabgabengesetzes eröffnet eine Rückerstattungsmöglichkeit für inländische Halter, die das Fernstraßennetz nicht nutzen, und beschränkt die Gebühren für im Ausland zugelassene Pkw auf Autobahnen. Daher erscheint es fraglich, ob überhaupt Einnahmen entstehen.

³ Vgl. die Bundesrats-Beschlüsse 639/1/14 vom 23. Januar 2015 und 648/14 vom 6. Februar 2015.

Deshalb sollte eine „echte“, entfernungs- und emissionsabhängige Pkw-Maut diskutiert werden, die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bisher nicht erwogen wurde.

2. Infrastrukturerhaltungs- und Klimaprobleme gleichzeitig lösen

Zwei grundlegende Probleme sollen mit der Pkw-Maut adressiert werden:

Erstens die **Erhaltung der bestehenden Infrastruktur**: Der Substanzerhalt der Straßen und Brücken wurde jahrzehntelang zugunsten des Neubaus vernachlässigt. Marode Brücken und Schleusen müssen rasch erneuert werden. Mit seinen 408.000 Kilometern Länge reicht das deutsche Straßennetz zehn Mal um den Äquator (vgl. Übersicht in Anlage 1). Allein an den Bundesfernstraßen stehen 39.000 Brücken. Über 1100 Bahnbrücken müssen durch neue ersetzt werden. Die Rheinbrücke der A 1 am Autobahnkreuz Leverkusen zeigt, dass an vielen weiteren Brücken Sperrungen für Lkw und Umwegfahrten bestehen und die Kapazität des Bestandsnetzes dadurch massiv eingeschränkt wird. Das BMVI betont im Gesetzentwurf, „das sehr dichte Bundesfernstraßennetz in Deutschland“ führe dazu, dass „lediglich 0,6 % der Halter von in der Bundesrepublik Deutschland Kfz-Steuerpflichtigen Pkw (...) weiter als 10 km von der nächsten Bundesfernstraße entfernt“ wohnen (Gesetzentwurf S. 19). Daher müssten alle Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw Autobahnen und Bundesstraßen die Infrastrukturabgabe zahlen, heißt es in dem Gesetzentwurf. Eine Erhaltungsstrategie und Umstellung auf Nutzerfinanzierung wird für alle Verkehrsträger und für alle staatlichen Ebenen gebraucht.

Zugleich besteht dringender Handlungsbedarf beim **Klima- und Umweltschutz** im Verkehr. Die **Lenkungenwirkungen** der Pkw-Maut sind unverzichtbar, um die Klimaschutzziele der Bundesregierung einzuhalten. Das „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ der Bundesregierung vom 4. Dezember 2014 verlangt vom Verkehrssektor eine zusätzliche Einsparung von 10 bis 15 Millionen Tonnen CO₂ bis 2020, um das 40 Prozent-Minderungsziel der deutschen Bundesregierung zu erreichen. Obwohl bisher bei den Pkw eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 18 Prozent gegenüber 1990 erzielt wurde (Anlage 2), sind weitere Impulse für eine effizientere Nutzung der Pkw und für die Verlagerung und Vermeidung von Verkehr nötig. Auch die Studie der Umweltverbände „Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland. Weichenstellungen bis 2050“⁴ belegt die Notwendigkeit einer entfernungs- und emissionsabhängigen Pkw-Maut. Mit einer solchen modernen Maut könnte auch auf Überlastungssituationen von Straßen in Städten reagiert, könnten Spitzenbelastungen reduziert werden. Eine echte, entfernungsabhängige Pkw-Maut würde zu einer wesentlich effizienteren Nutzung der Pkw, zur Bündelung von Fahrten, zu mehr Mitnahme beispielsweise beim Weg zur Arbeit, zu kürzeren Wegen und zu kleineren und saubereren Pkw führen. Die Bundesregierung könnte ihre Klimaschutzziele auf diese Weise auch im Verkehrssektor erreichen. Auch zur Reduktion der Schadstoffbelastung in den Städten durch PM₁₀ und NO₂ (Feinstaub und Stickstoffdioxid) leistet der Entwurf keinen Beitrag: Die Kosten der Jahresvignette von Euro 6-Dieselautos liegen nur vier Euro unter denen von Euro 4-Pkw (ohne Partikelfilter und Stickoxiddkatalysator).

3. Unüberbrückbare Widersprüche des Gesetzentwurfs vom 8. Dezember 2014

Aufgrund seines Ziels, nur die Halter von im Ausland zugelassenen Pkw zur Kasse zu bitten und gleichzeitig die Grenzregionen zu schonen, verwickelt sich in das Gesetzesvorhaben in unüberwindbare Widersprüche. Kein Problem wird gelöst. Im Gegenteil: Das Konzept der Nutzerfinanzierung im Verkehr wird irreparabel beschädigt.

⁴ Vgl. unter: http://www.bund.net/fileadmin/bundnet/publikationen/mobilitaet/140615_bund_mobilitaet_klimafreundlich_verbaendekonzept.pdf

3.1 Das Infrastrukturabgabengesetz widerspricht EU-Recht

Der Widerspruch zum EU-Recht ist trotz der bemühten Argumentationslinie, das Gesetz sei „nicht mittelbar diskriminierend“ noch immer nicht ausgeräumt. Es erfolgt gegen die seit Juni 2014 geäußerten Bedenken der EU-Kommission immer noch eine Eins-zu-eins-Verrechnung mit der Kfz-Steuer. Damit belastet diese Pkw-Vignette letztlich nur die im Ausland zugelassenen Pkw. Abenteuerlich ist der Legitimationsversuch, die Kfz-Steuer sei – ohne dass dies im Gesetz oder in der Gesetzesbegründung vermerkt wäre – schon immer auf die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet gewesen. Würde die EU-Kommission oder der letztlich entscheidende Europäische Gerichtshof in Luxemburg diese mittelbare Diskriminierung zulassen, wäre das eine Blaupause für nationale Gebühren- oder Steuererhebungen mit Vollkompensation der jeweiligen Inländer über andere Steuern oder Abgaben in den EU-Mitgliedstaaten, welche die europäische Integration zerstört. Die Konfrontationspolitik gegenüber der EU schwächt auch die Verhandlungsposition der Bundesregierung bei anderen europäischen Anliegen.

3.2 Einnahmeziele mehr als zweifelhaft: Kein substanzieller Beitrag für den Substanzerhalt

Die Einnahmen sind im Gesetzentwurf nicht für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zweckgebunden, sondern können auch für Aus- und Neubau verausgabt werden. Auch die zusätzlichen Haushaltsmittel von rund fünf Milliarden für die Verkehrsinfrastruktur in dieser Legislatur fließen bisher überwiegend in Aus- und Neubau und nicht in den Substanzerhalt. Dieses Muster würde sich vermutlich auch bei Maut-einnahmen fortsetzen, wenn es keine strikte Zweckbindung gibt. Auch zukünftig ist anzunehmen, dass bayerische Minister danach streben, möglichst viele Spatenstiche in Bayern durchzuführen.

Mitglieder der Daehre-Kommission halten die Einnahmeschätzungen des BMVI für stark überhöht. Nach Abzug der Systemkosten sind demnach nicht 700 Millionen Euro als Brutto- bzw. 500 Millionen Nettoeinnahmen (nach Abzug der Einführungs- und Kontrollkosten), sondern 100 bis maximal 200 Millionen pro Jahr netto zu erwarten⁵. Die Einnahmen von in Deutschland zugelassenen Pkw betragen demnach 3,2 Milliarden Euro. Bezieht man ein, dass die EU-Kommissarin Violeta Bulc eine Absenkung der Preise für die Kurzzeitevignetten verlangt⁶, und werden auch die auch aus rechtlichen Gründen im Rahmen einer Gebühr zu gewährenden Rückerstattungsmöglichkeiten kalkuliert, werden sich die Einnahmen aus der „Ausländermaut“ weiter vermindern.

Die jetzt öffentlich gewordene Berechnung geht davon aus, dass der Grenzverkehr der im Ausland zugelassenen Pkw sich nach Einführung einer auf die Bundesautobahnen beschränkte Pkw-Maut überhaupt nicht verändern würde und rechnet die früheren Ein- und Durchfahrten an den Grenzen einfach weiter. Dass es in vielen Grenzregionen gute Ausweichmöglichkeiten auf Bundesstraßen gibt wird überhaupt nicht zur Kenntnis genommen. Die Einnahmen aus Jahresvignetten sollen demnach bei 8 Mio. Euro liegen (1,2%), die Vignetteneinnahmen aus Tagesgeschäftsfahrten dagegen 360 Mio. Euro (52,2 %), die Einnahmen aus Privatfahrten ohne Übernachtungen 211 Mio. Euro (30%).⁷ Aber wie gesagt: Die Annahme, es gäbe keine Ausweichreaktionen durch die BAB-Maut für „gebietsfremde“ Halter ist nicht seriös.

Im Übrigen belegt diese Kostenschätzung die Diskriminierung der ausländischen Halter: Aus einem Fahrleistungsanteil von 6,7 % auf deutschen Autobahnen wird ein Einnahmeanteil von insgesamt 22%.

⁵ Vgl. den Vortrag von Frank Michael Schmid (Schmid Mobility Solutions) in der Landevertretung Baden-Württemberg am 4. 11. 2014 (Veranstaltung „Was ist die richtig Maut?“).

⁶ <http://www.welt.de/politik/deutschland/article135372474/Deutsche-Pkw-Maut-unvereinbar-mit-EU-Recht.html>;

⁷ Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen im Rahmen der Einführung einer Infrastrukturabgabe. Erstellt vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), S. 17,

3.3 Nicht administrierbar: Über 20 Ausnahmetatbestände

Das Gesetz formuliert in § 3 insgesamt 23 generelle Ausnahmetatbestände von der Infrastrukturabgabe. Viele resultieren aus § 2 mit der generellen Befreiung der Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen. Dieser Anspruch wird auch persönlich auf Diplomaten und Angestellte konsularischer Vertretungen sowie deren Familienangehörige übertragen (außer, wenn diese deutsche Staatsangehörige sind). Gemeinnützige und caritative Organisationen, staatliche Einrichtungen – im Inland und im Ausland – werden ebenfalls von der Mautpflicht befreit. Das gilt für ihre Dienstfahrzeuge, aber auch für Dienstfahrten. Auch Transporte hilfloser, blinder, gehörloser oder in ihrer Mobilität behinderter Personen des In- und Auslandes sowie Hilfstransporte sind ausgenommen. Des Weiteren sind Linienverkehre und Militärtransporte von der Mautpflicht befreit. Das geschieht per Antrag und sichert dadurch einen dauerhaft hohen Arbeitsanfall für die Pflege der zentralen Infrastrukturabgabedatei beim Kraftfahrtbundesamt und die dafür notwendigen personenbezogenen Daten. Wie diese Vielzahl von Befreiungstatbeständen kontrolliert werden kann, bleibt schleierhaft. Die bürokratischen Kosten werden dadurch weiter erhöht.

3.4 Ungleichbehandlung der Inländer: Der jetzige Entwurf bevorzugt im Ausland zugelassene Fahrzeuge

Alle Deutschen werden laut § 1 des Gesetzentwurfs mit einer Infrastrukturabgabe auf allen Bundesfernstraßen belastet, die Ausländer in § 2 generell davon ausgenommen. Die Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen müssen nur auf den Bundesautobahnen zahlen, können statt der 12.800 Kilometer Autobahnen also 396.000 Kilometer andere Straßen in Deutschland weiter umsonst nutzen. Um ausländische Nutzer mit ihrem Anteil von nur etwa fünf bis sieben Prozent am Verkehrsaufkommen auf Bundesfernstraßen zur Zahlung heranzuziehen, wird der Nutzerbeitrag bei 95 Prozent der inländischen Halter per Lastschrift eingezogen und dann wiederum über die Kfz-Steuer rückerstattet. Offenbar ist diese Pkw-Maut Teil eines Projekts „Mehr Bürokratie wagen“. Für ausländische Halter handelt es sich um eine Nutzungsgebühr für 13.000 Kilometer Autobahnen, für inländische Halter um eine Zwangsabgabe für die Nutzung des Bundesfernstraßennetzes.

3.5 Auferstehung der Autobahnmaut: Kontrolle nur auf 30 Prozent der Strecken

Obwohl eine Zwangsabgabe für alle in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge für Bundesautobahnen und Bundesstraßen eingeführt wird, wird diese nur auf Bundesautobahnen kontrolliert: „Kontrolliert wird über den Eingang der Zahlung der Infrastrukturabgabe und über stichprobenartige Kontrollen auf den Bundesautobahnen mit Hilfe von Kontrollbrücken, portablen Kontrollen und Kontrollfahrzeugen“ (Gesetzentwurf S. 44). Faktisch wird die Maut also nur auf Bundesautobahnen sowie – nur für die dort abgabepflichtigen Deutschen – für etwa 3.000 Kilometer mit Kontrollbrücken versehene Bundesstraßen faktisch durchgesetzt.

3.6 Mauterstattung: Mautfrei unterwegs auf Bundesstraßen auch mit inländischen Pkw?

Nach § 9 Absatz 2 des Gesetzesentwurfs ist die Maut den im Inland zugelassenen Haltern auf Antrag vollständig zu erstatten, wenn nachgewiesen wird, dass das Kraftfahrzeug im gesamten Entrichtungszeitraum nicht auf Bundesfernstraßen genutzt wurde. Das bedeutet eine rechtlich problematische Umkehr der Beweislast. Nummernschildkontrollen werden jedenfalls nur auf Strecken mit Toll-Collect-Brücken durchgeführt. Die Aussage von Minister Dobrindt, die Rückerstattungspflicht gelte nur für Härtefälle, hat wohl eher den Status einer Schutzbehauptung. Gebühren bedürfen einer Gegenleistung, auch wenn sie als „Abgabe“ verkleidet sind. Der Gesetzestext ist zudem eindeutig. Daran müssen sich

die Gerichte halten und werden die im Gesetz vorgesehene rechtsstaatlich problematische Umkehrung der Beweislast kaum akzeptieren.

3.7 Trotz Bürokratieausbau: Einhaltung des Gesetzes nicht kontrollierbar

Kontrolliert wird laut Gesetzestext nur mit Hilfe der Mautbrücken auf den Bundesautobahnen und – für in Deutschland zugelassene Pkw – auch auf den zur Bemaufung vorgesehenen Bundesstraßen von etwa 3.000 km Länge über eine Nummernschilderkennung. Faktisch handelt es sich also nicht um eine Maut auf Fernstraßen, sondern auf einem knapp 15.000 Kilometer langen Netz von Autobahnen und autobahnähnlichen Straßen. Nach Zahlung des Beitrags durch die deutschen Fahrzeughalter per SEPA-Lastschrift werden diese Nummernschilder freigeschaltet und eventuell vorhandene Aufzeichnungen gelöscht. Andererseits haben die Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw das Recht, die Pkw-Maut zurückzufordern, wenn sie „nachweislich“ die Bundesfernstraßen nicht genutzt haben. Das werden nicht wenige Zweitwagenbesitzer tun, die ihre Pkw für Fahrten zur Arbeit oder kurze Strecken nutzen. Mangels Gegenbeweisen werden diese Erstattungsanträge bewilligt werden müssen. Zugleich wurden die Kfz-Steuer dieser Nutzer zuvor bereits abgesenkt. Vermutlich wird dann die Führung eines Fahrtbuchs verlangt - und der bürokratische Apparat würde damit weiter ausgeweitet.

Nicht überprüfbar sind mangels einer europäischen Kraftfahrzeugdatei die Angaben der Halter ausländischer Pkw, anders als bei in Deutschland zugelassenen Pkw, bei welchen die Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes für die zentrale Infrastrukturabgabe-Datenbank genutzt werden.

3.8 Big Data: Das Gesetz ist mit Datenschutzvorgaben unvereinbar:

Die geplante Speicherung der Daten in der Infrastrukturabgabe widerspricht dem Datenschutz. Zwar ist vorgesehen, dass die Daten nach Eingang der Lastschriftzahlung der Halter von in Deutschland zugelassenen Pkw sofort gelöscht und die entsprechenden Nummernschilder freigeschaltet werden. Weil jedoch gleichzeitig ein Erstattungsanspruch rückwirkend für ein Jahr gewährt wird, falls Pkw-Halter vorbringen, das Bundesfernstraßennetz im zurückliegenden Jahr nicht genutzt zu haben, müssen die Nummernschilderdaten für mindestens zwölf Monate gespeichert werden. Der Datensatz des Kraftfahrtbundesamtes enthält auch die Kontodaten über die Zahlungseingänge.

Kaum mit Datenschutzvorgaben vereinbar dürfte die Speicherung der personenbezogenen Daten zur Gewährung der in § 3 normierten zahlreichen Befreiungstatbestände sein. Hier müssen Familien- und Arbeitsverhältnisse, aber auch Gesundheitsdaten über mindestens ein Jahr gespeichert werden. Ein Abgleich mit anderen personenbezogenen Daten ist möglich.

4. Die Alternative: Entfernungs- und emissionsabhängige Pkw-Maut diskutieren

Wie die Anlagen 1 und 4 zeigen, haben die Länder und Kommunen schon aufgrund der Netzlängen das weitaus größte Problem mit dem steigenden Erhaltungsbedarf. Daher solle ein Gesamtkonzept für eine Nutzerfinanzierung im Sinne von „Verkehr finanziert Verkehr“ entwickelt werden und nicht von „Straße finanziert Straße“. Zumal bei den Einnahmen aus der Lkw-Maut ab 2015 auch die externen Kosten zu Buche schlagen. Diese sollten Verkehrsträger übergreifend in die Projekte bzw. Netze investieren, und zwar dort, wo sie am besten zur Lösung von Umweltproblemen und zum Abbau von externen Kosten beitragen.

Priorität sollte die Ausweitung der Lkw-Maut zunächst bis 2018 auf alle Bundesstraßen und später auf alle Straßen haben sowie die Absenkung der Gewichtsgrenzen auf 3,5 Tonnen. Allerdings wird die Lkw-Maut die Erhaltungsprobleme der Infrastruktur der Länder und Kommunen nicht lösen können. Auf

Bundesebene dominieren die schweren Lkw bei den Straßenschäden: Die Wegeschäden der Pkw auf Bundesebene bezifferte das Wegekostengutachten 2013 auf rund sieben Milliarden Euro pro Jahr, allein auf den Bundesfernstraßen. In den Ländern und Kommunen sind jedoch die Pkw die dominanten Verursacher. Auch die Einführung der längst überfälligen Fernbusmaut mit geschätzten Einnahmen von ca. 300 Millionen Euro jährlich (laut Wegekostengutachten 2013, S. 21) würde so viel einbringen wie das – aus realistischer Perspektive kalkulierte – jetzt von Bundesverkehrsminister Dobrindt vorgeschlagene Mautkonzept.

Als Grundlage für die Diskussion einer „echten“, also entfernungs-, emissions- und belastungsabhängigen Pkw-Maut kann z.B. das „Wiesbadener Modell“ von Transcare dienen.⁸ Es setzt sogar die Vorgaben des Koalitionsvertrags um.

Anders als der aktuelle Gesetzentwurf des BMVI wäre der genannte Transcare-Vorschlag

- finanziell ergiebig: Selbst bei niedrigen Mautsätzen von zwei Cent pro Kilometer, die weniger als die Hälfte der realen Infrastrukturkosten anlasten (vgl. Tabelle von Anhang 5);
- verursachergerecht: Die Mautsätze variieren nach der Nutzung. Im Durchschnitt würden die Autofahrer nicht höher belastet, da im Gegenzug die Kfz-Steuer für Pkw komplett abgeschafft (also: auf die Nutzung umgelegt) und die Mineralölsteuer um sechs Milliarden Euro gesenkt werden soll;
- effizient: Der Transcare-Vorschlag setzt Anreize für die effizientere Nutzung der vorhandenen Straßeninfrastruktur;
- umweltgerecht: Die Kfz-Steuer hat heute geringe Lenkungswirkungen (vgl. Anlage 3), bedarf eigentlich einer Umstellung auf CO₂ (statt Hubraum und CO₂) und Emissionen. Das Mautmodell reizt gebündelte und kürzere Wege an, höhere Auslastung durch Mitnahme;
- datenschutzverträglich: Daten werden in den „Taxameter“/OBU gespeichert, benötigen keine personenbezogenen Daten. Sie sind mit Cash- und Prepaid-Cards nutzbar;
- EU-kompatibel: Die deutsche Pkw-Maut könnte Vorbild für andere EU-Länder und die EU insgesamt sein;
- technologisch modern: der Transcare-Vorschlag ist eine schlanke digitale Lösung, auch kompatibel mit Toll Collect.

Die externen Kosten können in dem von Transcare vorgestellten Vorschlag den Nutzern angelastet werden. Aus Sicht des BUND sollte daher die Mineralölsteuer bei Einführung einer Pkw-Maut nicht abgesenkt werden.

Kontakt:

Dr. Werner Reh
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V./
Friends of the Earth International
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Fon 030/27586435
Mobil 0173/6071601
Fax 030/27586440
Mail werner.reh@bund.net

⁸ „Maut für Alle. – Sozial, effizient, umweltbewusst. Wiesbadener Modell der Transcare, (http://transcare.buana.vistec.net/fileadmin/user_upload/Studien_Vortraege/TransCare_Maut_fuer_alle_20131008.PDF)

Internet www.bund.net/mobilitaet

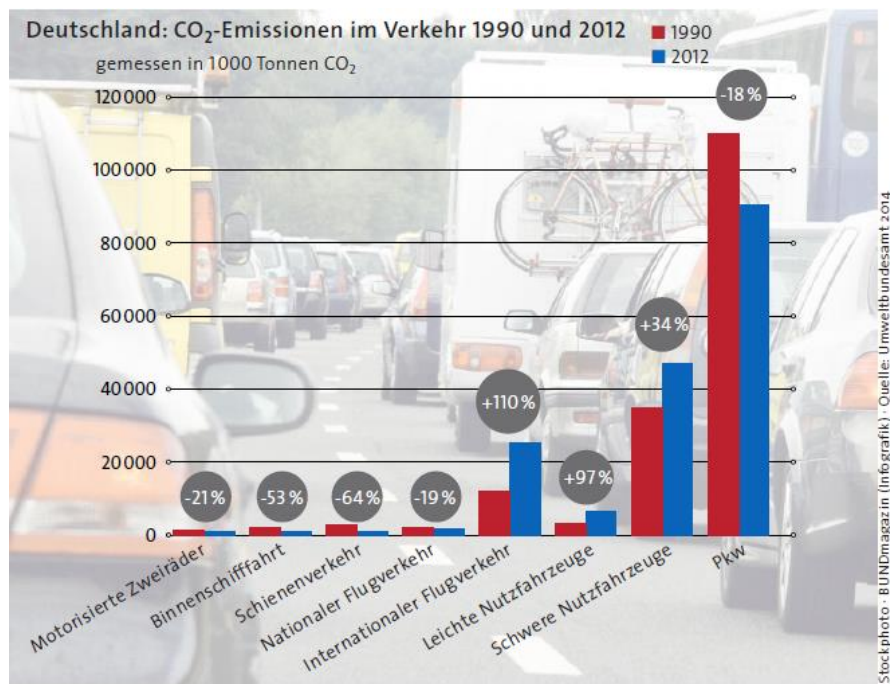
ANLAGEN

Anlage 1: Länge Verkehrsinfrastrukturnetze und Anzahl Brücken in Deutschland

Länge Verkehrsnetze in Deutschland	km
Bundesautobahnen	12.800
Bundesstraßen	37.700
Autobahnähnlich ausgebaut Bundesstraßen	2.000
Landes-/Staatsstraßen	86.600
Kreisstraßen	91.400
Gemeindestraßen	178.300
SUMME: Länge des Straßennetzes	408.800
Bundesschienenstrecken	33.000
Bundeswasserstraßen	7.300
Streckenlänge des ÖPNV-Netzes	5.100
Brücken an Bundesfernstraßen	39.000
Straßenbrücken in kommunaler Trägerschaft	66.000
Eisenbahnbrücken	25.000
- davon älter als 100 Jahre: ca.	8.000

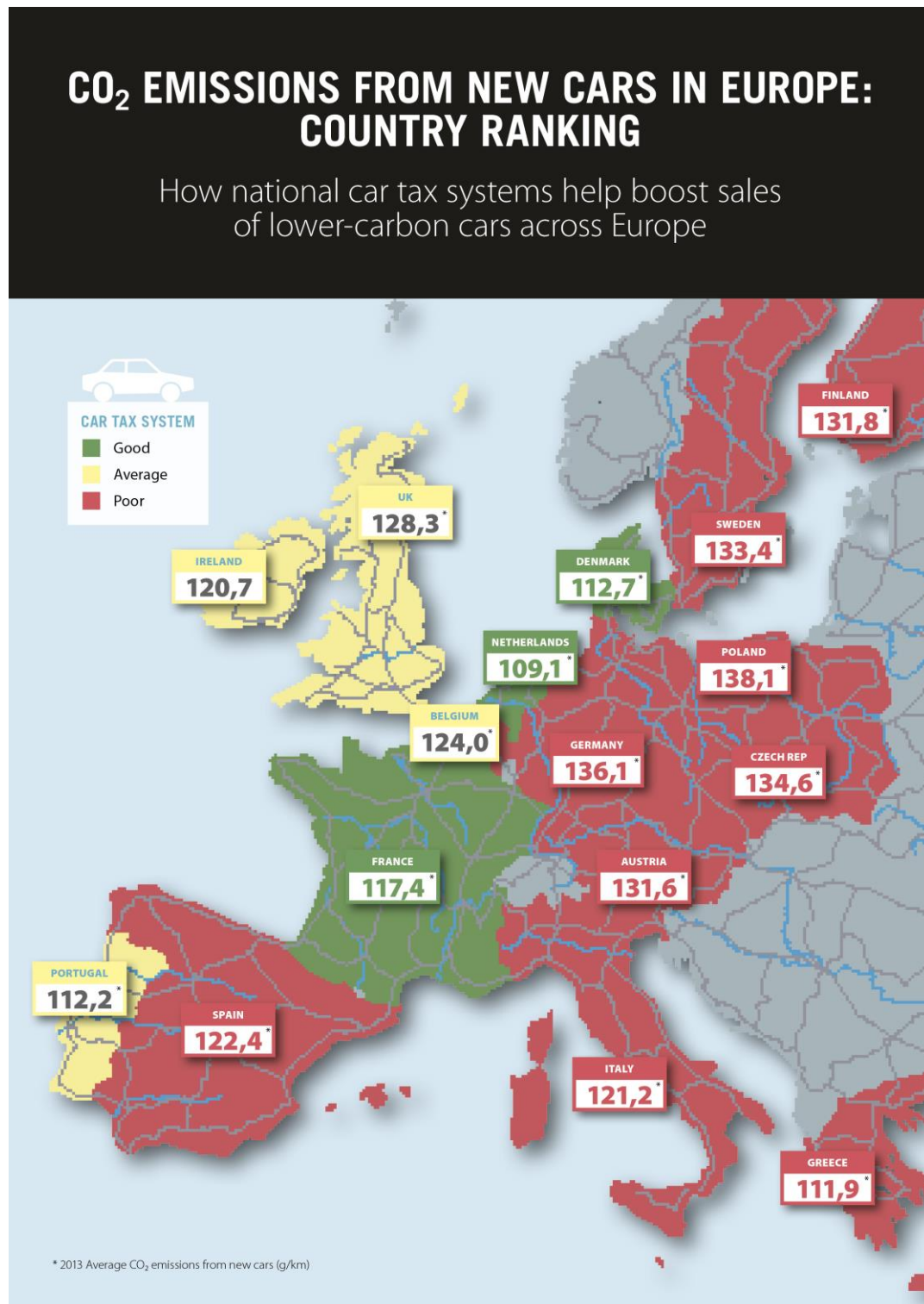
**Quelle: Folienvortrag K.-H. Daehre/F. Behrendt am 16.10.2014
beim Forum ökologisch-soziale Marktwirtschaft und Schmid
Mobility Solutions GmbH.**

Anlage 2: Trend der CO₂-Emissionen in Deutschland⁹



⁹ BUND-Grafik auf der Basis von TREMOD-Daten des Umweltbundesamtes.

Anlage 3: Schwache Umwelt-Anreizwirkung der deutschen Kfz-Steuer im Vergleich



Quelle: Transport & Environment, 2014.

Anlage 4: Erhaltungs- und Sanierungsbedarf pro Jahr über 15 Jahre

Bereich	Erhaltung	Nachholbedarf	Summe
Straße, davon	1,55	1,0	2,55
- Bund	0,8	0,5	1,3
- Land	0,45	0,3	0,75
- Kreis	0,3	0,2	0,5
Schiene, davon	1,2	0,2	1,4
- Bund incl. SPNV	1,0	0,2	1,2
- NE-Bahnen	0,2	k.A.	0,2
Wasser*	0,5		0,5
Bundeswasserstraßen	0,5	k.A.	0,5
Landeswasserstraßen	k.A.	k.A.	
Gemeindestr./ÖSPV, davon	1,3	1,45	2,75
- Gemeindestraßen	0,95	1,2	2,15
- ÖSPV	0,35	0,25	0,6
	4,55	2,65	7,2

* Erhalt und Nachholbedarf zusammengefasst.

Quelle: Bericht der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, 2012, S. 37

Anlage 5: Mauteinnahmen und Mautsätze nach dem „Wiesbadener Modell“

Fahrzeugart	Mautsätze	Mauteinnahmen
Lkw > 12 t/ Sattelzugmaschinen	16 Ct/km	6.595.457.067 EUR
Lkw 7,5 bis 12 t	10 Ct/km	805.568.000 EUR
Leichte Lkw 3,5 – 7,5 t	8 Ct/km	1.237.400.200 EUR
Leichte Nutzfahrzeuge < 3,5 t	6 Ct/km	6.200.866.667 EUR
Fernbusse	8 Ct/km	815.682.071 EUR
Pkw	2 Ct/km	12.053.304.413 EUR
Krafträder > 125 cm ³	2 Ct/km	320.796.908 EUR
Gesamt		28.029.075.125 EUR

Quelle: „Maut für Alle. – Sozial, effizient, umweltbewusst. Wiesbadener Modell der Transcare, (http://transcare.buana.vistec.net/fileadmin/user_upload/Studien_Vortraege/TransCare_Maut_fuer_alle_20131008.PDF), S. 7).